

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В статье рассматриваются перспективы развития Северного морского пути. Автор отмечает важность атомного ледокольного строения в развитии СМП. Также в статье рассматривается роль КНР в развитии и становлении Северного морского пути, говорится о сотрудничестве России и КНР в данном направлении. В заключении автор приводит недостатки Северного морского пути.

Ключевые слова: Северный морской путь, атомные ледоколы, шелковый путь, сотрудничество с Китаем.

NORTHERN SEA ROUTE DEVELOPMENT

The article discusses the development prospects of the Northern Sea Route. The author notes the importance of the atomic icebreaking structure in the development of the NSR. The article also examines the role of the PRC in the development and establishment of the Northern Sea Route, discusses cooperation between Russia and the PRC in this direction. In conclusion, the author cites the shortcomings of the Northern Sea Route.

Keywords: Northern Sea Route, nuclear icebreakers, Silk Road, cooperation with China.

Северный морской путь (СМП) — кратчайший судоходный маршрут между Европой и Восточной Азией. СМП связывает дальневосточные и европейские порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина этой транспортной артерии составляет 5,77 тыс. морских миль (10,69 тыс. км), в сравнении с альтернативным вариантом по Суэцкому каналу (путь 12,84 тыс. морских миль (23,78 тыс. км)), путь по СМП в 2,23 раза меньше [1].

Период «экономического расцвета» северного пути в современной России приходится на 2009 год, когда состоялось плавание первых двух коммерческих судов. Маршрут активно развивается и с каждым годом грузооборот увеличивается, за период с 2009 по 2018 год грузооборот Северного морского пути вырос с 20 тысяч тонн до 20 миллионов тонн (рис. 1). По прогнозу Правительства РФ, объем перевозок по СМП увеличится до 51 млн тонн в 2021 году и до 80 млн тонн в 2024 году [2].

Развитие Северного морского пути напрямую зависит от разработок разведанных в его зоне минеральных ресурсов и развития северных портов России. Одним из ключевых факторов, обеспечивающих дальнейшее развитие Северного морского пути, является атомное ледоколостроение, так как проходимость восточного участка

СМП осуществляется всего 5–6 месяцев в году, а текущей мощности ледоколов (могут пробивать лед до трех метров) недостаточно.

70-е годы XX века СМП начал активно осваиваться, в это же время стали обрисовываться перспективы экономической выгоды национального транспортного коридора и развиваться атомное ледоколостроение. «Боевую службу» в акватории СМП несут восемь линейных ледоколов, из них четыре атомных («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») и четыре дизельно-электрические. Транзитные рейсы способны осуществлять в основном только атомные ледоколы. Из действующих четы-

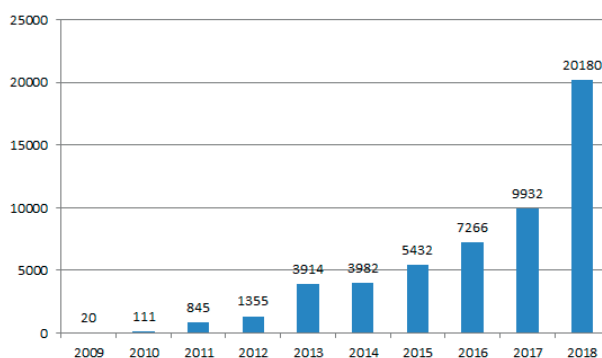


Рис. 1. Объем перевезенных грузов по СМП, тыс. т

рех атомных ледоколов, три («Ямал», «Таймыр», «Вайгач») выработают свой ресурс в 2022–2026 годах, согласно информации «Росатомфлота» [3]. Росатомфлот планирует иметь 13 ледоколов, для того чтобы иметь круглогодичную возможность использования СМП.

Реалистичность прогнозов «Росатомфлота» остается под сомнением, так как, по словам генерального директора «Росатома» Алексея Лихачева, стоимость реализации подобного проекта составит порядка 500 млрд рублей. Подобный проект невозможно реализовать исключительно за счет государственных средств, необходимо привлекать инвесторов [5].

СМП в ближайшие годы должен стать глобальной транспортной артерией, особенно в этом транспортном коридоре заинтересован Китай, так как именно СМП планируется стать частью Китайского проекта «Один пояс — один путь». КНР уже участвует в крупных проектах, которые тесно связаны с развитием СМП. К примеру, китайским инвесторам принадлежит 29,9 % акций ОАО «Ямал СПГ», занимающегося производством сжиженного природного газа (СПГ). Китай также планирует участвовать в нескольких логистических проектах (развитие порта Саббета, железная дорога «Белкомур») [6].

Китай не имеет прямого права на освоение ресурсов Севера и единственный реальный вариант получить к ним доступ — это плотное сотрудничество с Россией и участие в проектах по освоению СМП. Участие в крупных Российских проектах по развитию северных территорий позволяет Китаю закрепить свое влияние на Севере.

Потенциал северного транспортного коридора бесспорно огромен, но существует ряд серьезных проблем, замедляющие его развитие. Во-первых, это большие технико-экономические затраты. Атомные ледоколы, береговая инфраструктура, неразвитость арктической логистики — все это требует больших инвестиций [7]. Во-вторых, сложная навигационная обстановка способна задержать судно и нарушить сроки доставки, что для некоторых грузов является крайне негативным фактором, не говоря уже о дополнительных понесенных расходах. В-третьих, глубина некоторых проливов недостаточна, следовательно, навигация крупнотоннажных судов ограничена, а использование малотоннажных судов, соответственно, делает перевозку дороже. В-четвертых, нерешенные международные вопросы, связанные с разделением арктических территорий.

Но, несмотря на все сложности в освоении СМП, объем перевозок по данному маршруту имеет тенденцию роста, а сроки навигации постепенно удлиняются (изменение климата). Что же касается интересов Китая и России по освоению Арктики, то по ключевым вопросам они совпадают. Обе страны очень хорошо дополняют друг друга в плане технологий, инвестиций и опыта, а это способствует ускорению и усилению в развитии СМП. Китай солидарен с Россией по арктическим вопросам, которые касаются международной безопасности, а расхождения относительно приоритетов национального суверенитета не носят острых последствий. В данном случае именно общая заинтересованность в развитии СМП способствует поиску компромиссов и взаимовыгодных решений для обоих государств.



Рис. 2. Планируемое количество и период создания новых ледоколов [4]

Список литературы

1. *Истомин А. В.* Роль Северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий / А. В. Истомин // Север промышленный. — 2007. — № 6–7.
2. Минприроды нашло способ выполнить указ Путина по загрузке Севморпути // РБК : [офиц. сайт]. — URL: <https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c87d7af9a7947460fcfc78e> (дата обращения: 10.11.2019).
3. Росатом изучит возможность продления сроков работы атомных ледоколов // РИА «Новости» [офиц. сайт]. — URL: <https://ria.ru/20180731/1525637077.html> (дата обращения: 10.11.2019).
4. Концепция развития Арктического ледокольного флота России // Слайд из презентации ГК «Ростатом» от февраля 2018 г.
5. ПМЭФ-2018, сессия «Арктический потенциал. Северный морской путь как драйвер экономического роста» // «Росконгресс пространство доверия» : [офиц. сайт]. — URL: <https://roscongress.org/sessions/arkticheskiy-potentsial-severnuyu-morskoy-put-kak-drayver-ekonomicheskogo-rosta/translation/> (дата обращения: 10.11.2019).
6. *Абрамов А. В.* Развитие Северного морского пути как конкурентоспособного экономического кластера России / А. В. Абрамов // Государственное управление и социально-культурная сфера в XXI веке: закономерности и особенности функционирования, традиции и инновации : IV Международ. науч.-практ. конф. Санкт-Петербург : ГУМРФ, 2016.
7. *Загородников М. А.* Методологический подход к оценке эффективности перевозок по Северному морскому пути / М. А. Загородников, И. М. Калинин // Науч.-техн. ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. — 2016. — № 6. — С. 86–96. — DOI: 10.5862/JE.256.8